

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Kota Surakarta menghadapi tantangan serius dalam pengelolaan transportasi perkotaan, terutama akibat meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Pada tahun 2024, jumlah penduduk Kota Surakarta tercatat sebanyak 528.044 jiwa, sedangkan kendaraan bermotor yang terdaftar mencapai 428.811 unit. Dari jumlah tersebut, sebagian besar merupakan kendaraan pribadi, yakni 407.910 unit, dengan dominasi sepeda motor sebanyak 417.937 unit dan mobil penumpang sebanyak 74.977 unit (Badan Pusat Statistik Kota Surakarta, 2025). Rasio jumlah kendaraan bermotor terhadap jumlah penduduk mencapai 81,2%, sedangkan proporsi kendaraan pribadi mencapai 95,1% dari total kendaraan bermotor. Angka ini menegaskan bahwa penggunaan kendaraan pribadi masih mendominasi dibandingkan transportasi umum (Rahmatullah dkk., 2022). Tingginya penggunaan kendaraan bermotor secara langsung berkontribusi terhadap kemacetan lalu lintas, peningkatan polusi udara, serta menurunnya kualitas lingkungan perkotaan (Rohmah dkk., 2024).

Kondisi ini semakin kompleks mengingat Surakarta tidak hanya berperan sebagai pusat perdagangan, budaya, dan bagian dari kawasan aglomerasi yang menarik mobilitas masyarakat dari berbagai daerah, tetapi juga memiliki peran penting sebagai kota pendidikan. Aktivitas pendidikan yang berlangsung setiap hari turut memunculkan mobilitas perjalanan, sehingga semakin menambah kepadatan arus lalu lintas (Nugroho dkk., 2022). Tingginya tingkat aktivitas dan pergerakan tersebut berpotensi menimbulkan kemacetan, terutama pada jam-jam sibuk (Aslamiyah, 2020). Lonjakan arus perjalanan harian yang tidak sebanding dengan kapasitas jaringan jalan berpotensi menghambat kelancaran mobilitas dan mengancam keberlanjutan sistem transportasi kota. Salah satu kawasan yang paling terdampak dari tingginya penggunaan kendaraan pribadi adalah Kawasan Manahan yang menjadi pusat aktivitas pendidikan di Surakarta dengan konsentrasi lembaga pendidikan mulai dari tingkat TK hingga SMA/SMK.

Kawasan Manahan ini dikenal memiliki kepadatan lalu lintas yang tinggi di Kota Surakarta (Prakoso & Qomarun, 2020), sehingga potensi terjadinya kemacetan hampir selalu muncul, terutama pada titik-titik akses utama menuju sekolah maupun jalan penghubung lainnya. Pada setiap jam sibuk khususnya di pagi hari, kawasan ini mengalami kemacetan signifikan akibat dominasi perjalanan pelajar yang mayoritas diantar menggunakan kendaraan pribadi, baik mobil maupun sepeda motor. Bahkan, tidak sedikit pelajar SMP dan SMA/SMK yang telah mengendarai sepeda motor sendiri untuk menuju sekolah. Pola perjalanan seperti ini tidak hanya menambah volume lalu lintas pada jam puncak, tetapi juga meningkatkan emisi kendaraan dan menurunkan tingkat keselamatan jalan di kawasan perkotaan.

Pemerintah Kota Surakarta sejatinya telah menyediakan layanan Batik Solo Trans (BST) sebagai upaya mengurangi beban lalu lintas serta menyediakan transportasi publik yang aman, nyaman, dan ramah lingkungan. Batik Solo Trans yang mulai beroperasi sejak tahun 2010 kini memiliki 12 koridor, terdiri dari 5 koridor utama dan 7 koridor *feeder* yang berfungsi sebagai jalur pengumpan untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak dilalui oleh koridor utama. Meskipun Pemerintah Kota Surakarta telah mengembangkan sistem Bus Rapid Transit (BRT) melalui layanan Batik Solo Trans (BST) sebagai solusi transportasi massal yang efisien dan ramah lingkungan, kenyataannya tingkat keterisian penumpang pada layanan ini masih tergolong rendah. Adapun rute BST yang melewati kawasan Manahan adalah Koridor 4 (rute Terminal Kartasura – Terminal Palur) dan Koridor 5 (rute Terminal Kartasura – Simpang Sidan). Berdasarkan data operasional tahun 2025, load factor penumpang periode Januari–November pada Koridor 4 tercatat sebesar 43,6% dengan proporsi penumpang pelajar sebesar 28%, sedangkan Koridor 5 memiliki load factor sebesar 60,2% dengan proporsi penumpang pelajar yang lebih tinggi, yaitu 33% (Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2025). Rendahnya tingkat keterisian pada kedua koridor tersebut menunjukkan bahwa minat masyarakat, termasuk pelajar di kawasan Manahan, dalam memanfaatkan layanan Batik Solo Trans masih rendah, yang menandakan adanya faktor pelayanan dan aksesibilitas yang belum sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan pengguna.

Meskipun penelitian mengenai pemilihan moda transportasi telah banyak dilakukan, masih terdapat celah signifikan dalam konteks layanan Bus Rapid Transit perkotaan di Indonesia. Kajian terdahulu umumnya berfokus pada mahasiswa (Haqqi, Intansari, dan Nardiansyah, 2023; Priambodho dkk., 2025), pelajar menengah secara umum (Argarisma dan Naipospos, 2023) atau masyarakat secara luas (Suraharta, Pribadi, dan Utami, 2024), sehingga belum menelaah karakteristik unik pelajar SMA/SMK yang memiliki mobilitas rutin dan sensitivitas tarif tinggi. Selain itu, studi komparatif moda masih terbatas pada angkutan umum vs transportasi online (Maranatha dkk., 2020) dan motor vs angkutan pedesaan (Dhanayani, 2021), belum pada persaingan langsung antara Batik Solo Trans dan kendaraan pribadi sebagai moda dominan perkotaan. Dari sisi metodologi, pendekatan *Stated Preference* terdahulu cenderung menggunakan level atribut berbasis asumsi (Priambodho dkk., 2025; Sanggalangi, 2024) dan belum terikat kebijakan nyata, sehingga kurang akurat merefleksikan respons pengguna terhadap intervensi kebijakan. Lebih jauh, belum ada studi yang menempatkan analisis preferensi pada momentum strategis menjelang kenaikan tarif tahun 2026, berbeda dengan penelitian Anggraheni (2012) yang dilakukan pada fase dini operasional sebelum ekspansi jaringan dan perubahan tarif. Dengan demikian, penelitian ini mengisi gap melalui fokus segmen yang lebih spesifik, objek perbandingan moda yang lebih relevan, dan penggunaan skenario kebijakan aktual dalam konteks perubahan tarif yang berlangsung. Berdasarkan hal tersebut, penulis memutuskan untuk melakukan penelitian dengan judul **"Analisis Preferensi Pelajar terhadap Pemilihan Moda Batik Solo Trans di Kawasan Manahan, Kota Surakarta"** Melalui penelitian ini, diharapkan dapat diperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai preferensi dan perilaku pelajar di Kawasan Manahan terhadap transportasi publik, sehingga dapat menjadi dasar dalam merumuskan kebijakan transportasi yang lebih tepat sasaran dan mendukung pengembangan sistem transportasi massal yang berkelanjutan di Kota Surakarta.

## **I.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana karakteristik sosio-ekonomi dan pola perjalanan pelajar di kawasan Manahan?
2. Karakteristik sosio-ekonomi dan pola perjalanan mana saja yang memiliki hubungan signifikan dengan pemilihan moda Batik Solo Trans dan kendaraan pribadi pada kondisi aktual?
3. Bagaimana pengaruh atribut layanan terhadap probabilitas pelajar memilih Batik Solo Trans berdasarkan pendekatan Stated Preference?
4. Bagaimana sensitivitas pelajar terhadap perubahan atribut layanan Batik Solo Trans berdasarkan hasil model Stated Preference?

## **I.3 Batasan Masalah**

1. Moda transportasi dibatasi pada Batik Solo Trans (BST) dan kendaraan pribadi (sepeda motor).
2. Responden penelitian dibatasi pada pelajar SMA dan SMK karena kelompok ini memiliki mobilitas tinggi dan sudah mampu menentukan preferensi moda transportasi secara mandiri.
3. Lokasi penelitian difokuskan di Kawasan Manahan, Kota Surakarta yang meliputi 6 sekolah SMA/SMK yaitu:
  - a. SMA Negeri 4 Surakarta,
  - b. SMK Negeri 2 Surakarta,
  - c. SMK Negeri 4 Surakarta,
  - d. SMK Negeri 5 Surakarta,
  - e. SMK Negeri 6 Surakarta, dan
  - f. SMK Negeri 7 Surakarta

## **I.4 Tujuan**

1. Mengidentifikasi karakteristik sosio-ekonomi dan pola perjalanan pelajar di kawasan Manahan.
2. Mengidentifikasi karakteristik sosio-ekonomi dan pola perjalanan yang memiliki hubungan signifikan dengan pemilihan moda Batik Solo Trans dan kendaraan pribadi pada kondisi aktual.
3. Menganalisis pengaruh atribut layanan terhadap probabilitas pelajar memilih Batik Solo Trans berdasarkan pendekatan Stated Preference.

4. Menilai sensitivitas model untuk mengetahui sejauh mana perubahan atribut layanan memengaruhi probabilitas pelajar dalam memilih Batik Solo Trans.

### **I.5 Manfaat**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk berbagai pihak, yaitu:

1. Pemerintah Kota Surakarta selaku penentu kebijakan sekaligus penyelenggara layanan Batik Solo Trans, agar hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan dalam penyusunan kebijakan transportasi perkotaan yang lebih tepat sasaran serta sebagai bahan evaluasi untuk meningkatkan kualitas layanan berdasarkan preferensi pengguna.
2. Akademisi agar dapat digunakan sebagai referensi maupun dasar bagi penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan studi pemilihan moda transportasi dan pengembangan transportasi massal berkelanjutan.
3. Masyarakat umum sebagai tambahan wawasan dan informasi mengenai perbandingan antara kendaraan pribadi dan layanan Batik Solo Trans, sehingga dapat menjadi pertimbangan dalam menentukan pilihan moda transportasi yang efisien dan ramah lingkungan.

### **I.6 Sistematika Penulisan**

Dalam penulisan skripsi ini penulis menulis berdasarkan sistematika penulisan sebagai berikut:

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, keaslian penelitian serta sistematika penulisan.

#### **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Menguraikan mengenai teori – teori dan ketentuan – ketentuan umum yang digunakan sebagai dasar dalam melakukan analisis baik secara teknis maupun aspek legalitas sesuai dengan konteks penelitian yang dilakukan.

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Menguraikan tentang metode pelaksanaan penelitian mulai dari lokasi penelitian, metode pengumpulan data, metode analisis data, tahapan/proses penelitian dalam bentuk bagan alir, jadwal pelaksanaan penelitian serta peralatan survei.

### **BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN**

Menampilkan analisis dari data yang telah didapatkan serta hasil yang akan menjawab rumusan masalah. Selain menampilkan hasil, pada bab ini juga ditampilkan rekomendasi yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan yang ada.

### **BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Menguraikan tentang garis besar dari hasil analisis dan pembahasan secara kronologis, singkat, padat, dan jelas sehingga dapat menjawab tujuan, serta saran sebagai bahan untuk memberikan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya.

### **DAFTAR PUSTAKA**

Bab ini berisi referensi yang digunakan oleh penulis untuk mendukung skripsi ini, berupa buku, e-book ataupun website pendukung lain. Berdasarkan referensi tersebut, kemudian digunakan sebagai acuan penulis untuk melakukan analisis maupun digunakan sebagai dasar rekomendasi yang akan diberikan.

### **LAMPIRAN**

Melampirkan keterangan atau informasi yang diperlukan dalam penelitian berupa data sekunder, dokumentasi, formulir survei serta perhitungan yang dapat mendukung hasil dan pembahasan sifatnya melengkapi proposal.